Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5768**

19. Wahlperiode 13.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

a) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Bernd Baumann, Marc Bernhard, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/4542 –

Fahrverbote wirksam verhindern – Einführung von bundesweit einheitlichen und vergleichbaren Messverfahren bei Stickoxiden

b) zu dem Antrag der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/1695 –

Intelligente Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten ergreifen – Fahrverbote verhindern

c) zu dem Antrag der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/4534 –

Fahrverbote verhindern – Rechtsrahmen zur Hardware-Nachrüstung schaffen und Fonds zur freiwilligen Umrüstung von EURO-5-Diesel-Kfz auflegen

d) zu dem Antrag der Abgeordneten Ingrid Remmers, Amira Mohamed Ali, Jörg Cezanne, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/1360 –

Hersteller zur wirksamen technischen Nachrüstung von Diesel-Pkw auf ihre Kosten verpflichten – Fahrverbote vermeiden

e) zu dem Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4380 –

Luft- und Lebensqualität schaffen – Automobilhersteller zu Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen verpflichten und die Verkehrswende in Städten einleiten

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

A. Problem

Zu a)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem vorsieht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, in Absprache mit den Ländern gemeinsame Standards beim Aufstellen der Messstationen zu evaluieren; zu prüfen, inwieweit der Bund rechtlich die Möglichkeit hat, eigene Messstationen aufzustellen, um bundesweit einheitliche Messverfahren sicher zu stellen und sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen einzelne Mitgliedstaaten nur dann einzuleiten sind, wenn alle Mitgliedstaaten vergleichbare Messverfahren durchführen.

Zu b)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem vorsieht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen realistischen Zeitplan zur Einführung der vorgesehenen Programme zur Nachrüstung von Dieselbussen und der Digitalisierung des Verkehrs entsprechend dem Sofort-

programm „Saubere Luft“ vorzulegen; im Sinne des Verursacherprinzips die Automobilhersteller, die Fahrzeuge mit Betrugssoftware ausgeliefert haben, ohne Einschränkung in die Pflicht zu nehmen, die betroffenen Fahrzeuge auf eigene Kosten umzurüsten; für den Fall eines höheren Kraftstoffverbrauchs bei umgerüsteten Fahrzeugen für einen Vertrauensschutz für die getäuschten Verbraucher bei der Kfz-Steuer zu sorgen; um die infrage kommenden Maßnahmen nicht nur nach Maßgabe ihrer Wirksamkeit, sondern auch ihrer Wirtschaftlichkeit umzusetzen, Luftreinhaltepläne auf Basis von Kosten-Wirksamkeits-Analysen zu entwickeln; Kommunen bei der Implementierung von modernen Verkehrs- und Parkleitsystemen und Verbesserungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zur Senkung der Schadstoffemissionen und Entlastung besonders stickoxidbelasteter Verkehrsknotenpunkte mithilfe eines gleichmäßigen Verkehrsflusses mit geeigneten Maßnahmen zu unterstützen; den Ausbau der digitalen Infrastruktur zu beschleunigen, damit moderne Technologien, wie das vernetzte Fahren, schnell umgesetzt werden können und die innerstädtischen Verkehre weiter verflüssigt werden; das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren, damit innovative Mobilitätslösungen zur Verringerung des Verkehrs, wie beispielsweise das Pooling/Ride Sharing ermöglicht und erleichtert werden und eine rechtskonforme, standardisierte und bundesweit vergleichbare Durchführung von Schadstoffmessungen in deutschen Städten zu gewährleisten.

Zu c)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem vorsieht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, innovative, digitale Maßnahmen für Verkehrslenkungs- und Leitsysteme zu ergreifen; die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine moderne Personenbeförderung per Pooling und Share-Ride zu schaffen; auf europäischer Ebene auf ein Moratorium zur Aussetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie hinzuwirken, die Kommunen in die Lage zu versetzen, die Umsetzung der Luftreinhaltepläne nach Kosten-Wirkungs-Gesichtspunkten zu priorisieren; den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz bezüglich der Überprüfung der Einhaltung der EU Standards zur Messung und Aufstellung der Prüfnahmestellen in allen Städten umzusetzen; die NOx-Grenzwerte anlässlich eines Fitnesschecks der EU-Luftqualitätsrichtlinie anzupassen; einen Rechtsrahmen für mögliche Hardwarenachrüstungen zu schaffen; die Hersteller, die nachweislich betrogen haben, zu einer Hardware-Nachrüstung auf eigene Kosten zu verpflichten; für die prognostizierten Intensivstädte einen Fonds zur freiwilligen Hardware-Nachrüstung mit Katalysatoren in Anlehnung an die Förderung des Rußpartikelfilters für alle anderen EURO-5 Dieselfahrzeuge aufzulegen und sicherzustellen, dass diese nachgerüsteten Fahrzeuge so klassifiziert werden, dass sie nicht mehr von EURO-5-Dieselfahrverboten betroffen sind und mit den Ländern Vereinbarungen dahingehend zu treffen, dass etwaige Strafzahlungen aufgrund von gerichtlichen Urteilen im Zusammenhang mit Abgasmanipulationen zu einem angemessenen Anteil auch dem Fonds zufließen.

Zu d)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem vorsieht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, anzuordnen, dass die Dieselfahrzeughersteller auf ihre Kosten innerhalb eines Jahres bei allen Diesel-Pkw mit den Schadstoffklassen Euro 4, 5 und 6 bis 6c, die in Deutschland zugelassen sind, Hardwarenachrüstungen durchzuführen haben, so dass die im RDE-Verfahren (RDE = Real Driving Emissions) gemessenen Stickoxidemissionen den Wert von 200 mg/km nicht überschreiten; zu gewährleisten, dass die Dieselfahrzeughersteller bei Dieselfahrzeugtypen ab Euro 4, bei denen sich eine

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Hardwarenachrüstung bis Ende 2018 als technisch nicht möglich erweist oder unverhältnismäßig ist oder die von Fahrverboten betroffen sind, die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter finanziell entschädigen oder für ein umweltgerechtes Fahrzeug sorgen; alle Messergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ unter Offenlegung der angewendeten Messverfahren zu veröffentlichen und alle noch nicht gemessenen Diesel-Pkw ab Emissionsklasse Euro 4 bis Euro 6c nach Häufigkeit der Zulassung in Deutschland ebenfalls im RDE-Verfahren zu messen und die Ergebnisse umgehend zu veröffentlichen; ein effizientes Genehmigungsverfahren einzuführen, dass die schnelle Erteilung von Genehmigungen der technischen Nachrüstungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen gewährleistet; auf die Hersteller einzuwirken, die relevanten technischen Schnittstellen ihrer Euro-4-, Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge gegenüber Drittanbietern von Hardwarelösungen offenzulegen, um den Nachrüstprozess zu beschleunigen; für den Fall, dass sich örtliche Fahrverbote trotz Hardwarenachrüstung nicht vermeiden lassen, eine bundeseinheitliche Regelung für Diesel-Pkw auf Basis der unter Punkt 3 genannten Messergebnisse im realen Betrieb zu erlassen, mit dem Ziel, den betroffenen Kommunen ein einheitliches rechtssicheres Instrument zur Verfügung zu stellen und unterschiedliche Regelungen in den Städten zu vermeiden und die Kommunen mit weiteren, wesentlich effizienteren Maßnahmen als den im „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ enthaltenen Maßnahmen zu unterstützen, insbesondere durch baldige Vorlage eines Konzepts für einen Nulltarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Zu e)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem vorsieht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Automobilhersteller auf deren Kosten gemäß dem Verursacherprinzip zu einer Hardware-Nachrüstung von in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Abgasnorm Euro 5 zu verpflichten und die Abgasminderungssysteme bei Fahrzeugen mit vorhandenen SCR-Katalysatoren nachzubessern; besonders emissionsarme Fahrzeuge – einschließlich der Fahrzeuge mit nachgerüsteten SCR-Katalysatoren – bundeseinheitlich mit einer neuen, blauen Plakette zu kennzeichnen und Kommunen die Möglichkeit zu geben, unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit nur noch Kraftfahrzeugen mit solchen niedrigen Emissionswerten die Einfahrt in Umweltzonen zu erlauben; die Programme zur Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verstetigen und auszuweiten, die Bundesmittel für Radschnellwege zu erhöhen und den Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen zu fördern; die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge auf einen wirksamen Betrag zu erhöhen und die Förderung haushaltsneutral mit einem CO2-basierten Bonus-Malus-System für Neuwagen im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer zu verknüpfen sowie die Besteuerung von Dienstfahrzeugen an die Emissionswerte der Fahrzeuge zu koppeln und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf die Verkehrswende in Städten auszurichten sowie das GVFG-Bundesprogramm in der 19. Wahlperiode um 4 Milliarden Euro zu erhöhen und für Sanierungsmaßnahmen zu öffnen.

B. Lösung

Zu a)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/ 4542 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu b)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/1695 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu c)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/4534 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.

Zu d)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/1360 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu e)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/4380 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu a – e: Jeweils Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Antrag auf Drucksache 19/4542 abzulehnen;

b) den Antrag auf Drucksache 19/1695 abzulehnen;

c) den Antrag auf Drucksache 19/4534 abzulehnen;

d) den Antrag auf Drucksache 19/1360 abzulehnen;

e) den Antrag auf Drucksache 19/4380 abzulehnen.

Berlin, den 8. November 2018

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Arno Klare
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Arno Klare

I. Überweisung

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/4542** in seiner 52. Sitzung am 27. September 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/1695** in seiner 26. Sitzung am 19. April 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu c)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/4534** in seiner 52. Sitzung am 27. September 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu d)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/1360** in seiner 26. Sitzung am 19. April 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

Zu e)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/4380** in seiner 52. Sitzung am 27. September 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, in Absprache mit den Ländern gemeinsame Standards beim Aufstellen der Messstationen zu evaluieren; zu prüfen, inwieweit der Bund rechtlich die Möglichkeit hat, eigene Messstationen aufzustellen, um bundesweit einheitliche Messverfahren sicher zu stellen und sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen einzelne Mitgliedstaaten nur dann einzuleiten sind, wenn alle Mitgliedstaaten vergleichbare Messverfahren durchführen.

Zu b)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen realistischen Zeitplan zur Einführung der vorgesehenen Programme zur Nachrüstung von Dieselbussen und der Digitalisierung des Verkehrs entsprechend dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ vorzulegen; im Sinne des Ver-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ursacherprinzips die Automobilhersteller, die Fahrzeuge mit Betrugssoftware ausgeliefert haben, ohne Einschränkung in die Pflicht zu nehmen, die betroffenen Fahrzeuge auf eigene Kosten umzurüsten; für den Fall eines höheren Kraftstoffverbrauchs bei umgerüsteten Fahrzeugen für einen Vertrauensschutz für die getäuschten Verbraucher bei der Kfz-Steuer zu sorgen; um die infrage kommenden Maßnahmen nicht nur nach Maßgabe ihrer Wirksamkeit, sondern auch ihrer Wirtschaftlichkeit umzusetzen, Luftreinhaltepläne auf Basis von Kosten-Wirksamkeits-Analysen zu entwickeln; Kommunen bei der Implementierung von modernen Verkehrs- und Parkleitsystemen und Verbesserungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zur Senkung der Schadstoffemissionen und Entlastung besonders stickoxidbelasteter Verkehrsknotenpunkte mithilfe eines gleichmäßigen Verkehrsflusses mit geeigneten Maßnahmen zu unterstützen; den Ausbau der digitalen Infrastruktur zu beschleunigen, damit moderne Technologien, wie das vernetzte Fahren, schnell umgesetzt werden können und die innerstädtischen Verkehre weiter verflüssigt werden; das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren, damit innovative Mobilitätslösungen zur Verringerung des Verkehrs, wie beispielsweise das Pooling/Ride Sharing ermöglicht und erleichtert werden und eine rechtskonforme, standardisierte und bundesweit vergleichbare Durchführung von Schadstoffmessungen in deutschen Städten zu gewährleisten.

Zu c)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, innovative, digitale Maßnahmen für Verkehrslenkungs- und Leitsysteme zu ergreifen; die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine moderne Personenbeförderung per Pooling und Share-Ride zu schaffen; auf europäischer Ebene auf ein Moratorium zur Aussetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie hinzuwirken, die Kommunen in die Lage zu versetzen, die Umsetzung der Luftreinhaltepläne nach Kosten-Wirkungs-Gesichtspunkten zu priorisieren; den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz bezüglich der Überprüfung der Einhaltung der EU Standards zur Messung und Aufstellung der Prüfnahmestellen in allen Städten umzusetzen; die NOx-Grenzwerte anlässlich eines Fitnesschecks der EU-Luftqualitätsrichtlinie anzupassen; einen Rechtsrahmen für mögliche Hardwarenachrüstungen zu schaffen; die Hersteller, die nachweislich betrogen haben, zu einer Hardware-Nachrüstung auf eigene Kosten zu verpflichten; für die prognostizierten Intensivstädte einen Fonds zur freiwilligen Hardware-Nachrüstung mit Katalysatoren in Anlehnung an die Förderung des Rußpartikelfilters für alle anderen EURO-5 Dieselfahrzeuge aufzulegen und sicherzustellen, dass diese nachgerüsteten Fahrzeuge so klassifiziert werden, dass sie nicht mehr von EURO-5-Dieselfahrverboten betroffen sind und mit den Ländern Vereinbarungen dahingehend zu treffen, dass etwaige Strafzahlungen aufgrund von gerichtlichen Urteilen im Zusammenhang mit Abgasmanipulationen zu einem angemessenen Anteil auch dem Fonds zufließen.

Zu d)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, anzuordnen, dass die Dieselfahrzeughersteller auf ihre Kosten innerhalb eines Jahres bei allen Diesel-Pkw mit den Schadstoffklassen Euro 4, 5 und 6 bis 6c, die in Deutschland zugelassen sind, Hardwarenachrüstungen durchzuführen haben, so dass die im RDE-Verfahren (RDE = Real Driving Emissions) gemessenen Stickoxidemissionen den Wert von 200 mg/km nicht überschreiten; zu gewährleisten, dass die Dieselfahrzeughersteller bei Dieselfahrzeugtypen ab Euro 4, bei denen sich eine Hardwarenachrüstung bis Ende 2018 als technisch nicht möglich erweist oder unverhältnismäßig ist oder die von Fahrverboten betroffen sind, die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter finanziell entschädigen oder für ein umweltgerechtes Fahrzeug sorgen; alle Messergebnisse der Untersuchungskommission „Volkswagen“ unter Offenlegung der angewendeten Messverfahren zu veröffentlichen und alle noch nicht gemessenen Diesel-Pkw ab Emissionsklasse Euro 4 bis Euro 6c nach Häufigkeit der Zulassung in Deutschland ebenfalls im RDE-Verfahren zu messen und die Ergebnisse umgehend zu veröffentlichen; ein effizientes Genehmigungsverfahren einzuführen, dass die schnelle Erteilung von Genehmigungen der technischen Nachrüstungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen gewährleistet; auf die Hersteller einzuwirken, die relevanten technischen Schnittstellen ihrer Euro-4-, Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge gegenüber Drittanbietern von Hardwarelösungen offenzulegen, um den Nachrüstprozess zu beschleunigen; für den Fall, dass sich örtliche Fahrverbote trotz Hardwarenachrüstung nicht vermeiden lassen, eine bundeseinheitliche Regelung für Diesel-Pkw auf Basis der unter Punkt 3 genannten Messergebnisse im realen Betrieb zu erlassen, mit dem Ziel, den betroffenen Kommunen ein einheitliches rechtssicheres Instrument zur Verfügung zu stellen und unterschiedliche Regelungen in den Städten zu vermeiden und die Kommunen mit weiteren, wesentlich effizienteren Maßnahmen als den im „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ enthaltenen Maßnahmen zu unterstützen, insbesondere durch baldige Vorlage eines Konzepts für einen Nulltarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu e)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen,, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Automobilhersteller auf deren Kosten gemäß dem Verursacherprinzip zu einer Hardware-Nachrüstung von in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Abgasnorm Euro 5 zu verpflichten und die Abgasminderungssysteme bei Fahrzeugen mit vorhandenen SCR-Katalysatoren nachzubessern; besonders emissionsarme Fahrzeuge – einschließlich der Fahrzeuge mit nachgerüsteten SCR-Katalysatoren – bundeseinheitlich mit einer neuen, blauen Plakette zu kennzeichnen und Kommunen die Möglichkeit zu geben, unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit nur noch Kraftfahrzeugen mit solchen niedrigen Emissionswerten die Einfahrt in Umweltzonen zu erlauben; die Programme zur Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verstetigen und auszuweiten, die Bundesmittel für Radschnellwege zu erhöhen und den Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen zu fördern; die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge auf einen wirksamen Betrag zu erhöhen und die Förderung haushaltsneutral mit einem CO2-basierten Bonus-Malus-System für Neuwagen im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer zu verknüpfen sowie die Besteuerung von Dienstfahrzeugen an die Emissionswerte der Fahrzeuge zu koppeln und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf die Verkehrswende in Städten auszurichten sowie das GVFG-Bundesprogramm in der 19. Wahlperiode um 4 Milliarden Euro zu erhöhen und für Sanierungsmaßnahmen zu öffnen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf **Drucksache 19/4542** in seiner 17. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AFD dessen Ablehnung.

Zu b)

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Antrag auf **Drucksache 19/1695** in seiner 16. Sitzung am 26. September 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu c)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/4534 in seiner 22. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 18. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 17. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 21. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu d)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf **Drucksache 19/1360** in seiner 20. Sitzung am 26. September 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 16. Sitzung am 26. September 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 16. Sitzung am 26. September 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu e)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/4380 in seiner 22. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag in seiner 16. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 18. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 17. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 21. Sitzung am 10. Oktober 2018 beraten und und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu den Anträgen unter b) und d) (Drucksachen 19/1695 und 19/1360) hat der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** in seiner 8. Sitzung am 25. April 2018 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese Anhörung hat er in seiner 14. Sitzung am 25. Juni 2018 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil Jens Hilgenberg, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND); Prof. Dr. Matthias Klingner, Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktur-Systeme; Prof. Dr. sc. techn. Thomas Koch, Karlsruher Institut für Technologie (KIT); Hilmar von Lojewski, Deutscher Städtetag; Alexander Möller, ADAC e.V.; Dorothee Saar, Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH); Frank M. Schmid, Schmid Mobility Solutions GmbH; Leif-Erik Schulte, TÜV NORD Mobilität GMBH & Co. KG und Prof. Dr. Georg Wachtmeister, TU München. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 14. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches auch im Internet veröffentlicht ist.

Der Ausschuss hat die Anträge unter a)- e) in seiner 20. Sitzung am 10. Oktober 2018 abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** kündigte an, die vorliegenden Anträge abzulehnen. So sei die Forderung der Fraktion der FDP für einen Zeitplan für ein Sofortprogramm, wie das Sofortprogramm Saubere Luft, nicht zielführend, denn mit einem Sofortprogramm wolle man eine sofortige Umsetzung erreichen. Sie stellte die im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft ergriffenen Maßnahmen zugunsten der Kommunen dar und stellte fest, dass die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Kommunen diese auch nutzen müssten. Es gebe große Städte, die von Fahrverboten betroffen seien, die bislang aus dem Programm nur wenig Geld abgerufen bzw. beantragt hätten, was nicht im Sinne des Programms sei. Wenn in einigen Anträgen suggeriert werde, man müsse nur Änderungen bei den Messstellen vornehmen, dann würden sich die Probleme lösen, sei das zu kurz gedacht. Zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 19/1360 sei zu sagen, dass es aufgrund bestehender Genehmigungen keine rechtlichen Möglichkeiten gebe, die Hersteller zu Hardware-Nachrüstungen zu verpflichten, wobei man in diesem Zusammenhang nicht über „Schummel-Diesel“ diskutiere, die man ja in der Nachrüstung habe.

Die **Fraktion der SPD** wies zu dem Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/1695 darauf hin, dass es einen Zeitplan, der dort gefordert werde, im Grunde bereits gebe; das Programm „Saubere Luft“ sei in der Mittelfristigen Finanzplanung mit einem Betrag von einer Milliarde Euro pro Jahr angelegt. Die Heranziehung der Hersteller nach dem Verursacherprinzip sei nach dem Ergebnis entsprechender Prüfungen leider nicht möglich. Zudem lehne man es ab, Luftreinhaltepläne auf der Grundlage von Kostenwirksamkeitsanalysen zu entwickeln; vielmehr müssten die Grenzwerte eingehalten werden und dafür seien die vorgenommenen Messungen die Grundlage. Zu der Forderung nach einer Modernisierung des Personenbeförderungsrechts wies sie darauf hin, dass es im Personenbeförderungsgesetz bereits eine „Experimentierregelung“ gebe, die auch genutzt werde. Eine rechtskonforme, standardisierte Durchführung von Schadstoffmessungen sei bereits in der 39. BImSchV, Anlage 3, abschließend und europarechtskonform geregelt. Bei dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 19/1360 sehe man vor allem das Problem, dass die dort geforderte Verpflichtung der Hersteller rechtlich nicht möglich sei. Entsprechendes gelte auch für die ähnliche Forderung in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 19/4380. Man sei auch nicht der Auffassung, dass ein „Nulltarif“ im ÖPNV, wie von der LINKEN. gefordert, die Probleme mit den Schadstoffemissionen lösen werde; das zeigten entsprechende Untersuchungen, aber auch praktische Erfahrungen in Städten, die derartiges eingeführt hätten. Zu der Forderung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in dem Antrag auf Drucksache 19/4380 nach einer Elektrifizierung des ÖPNV sei zu sagen, dass dies bereits geschehe. Auch Bundesmittel für Radschnellwege seien bereits aufgesetzt und die Forderung damit sozusagen durch Regierungs- bzw. Koalitionshandeln erledigt. Die dort geforderte Erhöhung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf 4 Milliarden Euro halte man in der laufenden Wahlperiode nicht für umsetzbar. Die 1 Milliarde Euro, die man erreiche, sehe sie schon als bemerkenswert an. Zu dem Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/4534, in dem u. a. innovative digitale Maßnahmen gefordert würden, sei zu bemerken, dass es bereits zwei Haushaltstitel mit einem Volumen von insgesamt 250 Millionen Euro gebe, die genau diesen Bereich beträfen. Von der dort geforderten Aussetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie halte man nichts; schließlich seien die Schadstoffemissionen unabhängig davon vorhanden. Nachdenken solle man aber über den in dem Antrag geforderten Fonds. Zu dem Antrag der Fraktion der AfD auf Drucksache 19/4542 führt sie aus, die Messungen würden, wie bereits erwähnt, durch die 39. BImSchV, Anlage 3, geregelt. Sofern es in anderen EU-Ländern Defizite bei den Messungen der Luftqualität geben sollte, bilde dies jedenfalls keine Rechtfertigung dafür, Regelungen hierzulande unzulänglich umzusetzen. Aus den genannten Gründen lehne man alle hier vorliegenden Anträge ab.

Die **Fraktion der AfD** erklärte zu den Anträgen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, verpflichtende Hardware-Nachrüstungen lehne man ab. Der Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/1695 sehe eine Nachrüstung für kommunale Fahrzeuge vor. Das sehe man ähnlich. Insgesamt sehe man diesen Antrag als einen vernünftigen Antrag an, den man unterstütze. In dem Antrag der Fraktion der FDP auf Drucksache 19/4534 werde von „offensichtlichen Schummelfahrzeugen“ gesprochen. Man gehe davon aus, dass damit Fahrzeuge gemeint seien, welche im Rahmen der Arbeit der Untersuchungskommission eindeutig identifiziert worden seien. Man gebe auch zu bedenken, dass nicht jedes dieser Fahrzeuge technisch nachrüstbar sei. Daher solle man ergänzen „oder eine entsprechende Umtauschlösung anzubieten“. Unter diesen Voraussetzengen würde man diesem Antrag zustimmen. In Bezug auf ihren eigenen Antrag werde in den Äußerungen im Ausschuss zum Teil der Eindruck erweckt, ihr gehe es darum die Standorte der Messstationen zu verschieben, um dann saubere Luft zu messen. Es sei aber die Intention der Vorgaben der EU, einen repräsentativen Messwert zu finden. Man habe die Messstationen derzeit an Punkten aufgestellt, die eben nicht repräsentativ seien. Man strebe also keineswegs eine „Schummel-Lösung“ an, sondern wolle erst einmal eine tatsächliche Feststellung der Luftsituation in den betreffenden Städten erreichen. Das sei die Intention des Antrags. Da es bei Ländern und Kommunen keine einheitliche Handhabung gebe, solle der Bund eigene Messstellen aufstellen, um dann eine Diskussion zu führen, welche Situation man bei der Luftqualität tatsächlich habe. Das sei wichtig, denn man greife hier mit drastischen Maßnahmen, wie Fahrverboten, in das Leben der Menschen ein. Man wolle zudem verbindliche Standards für alle EU-Mitglieder. Auf dieser Basis sei dann zu diskutieren, ob die Grenzwerte vernünftig seien.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der FDP** bemerkte, das von den Koalitionsfraktionen hervorgehobene Sofortprogramm Saubere Luft werde ja von den Gerichten offenkundig für die Vermeidung von Fahrverboten nicht als ausreichend erachtet. Sie verweise zudem auf die Kritik, welche aus den Kommunen an dem Sofortprogramm geäußert worden sei, etwa in Bezug auf mangelnde Konkretheit oder bürokratische Anforderungen für den Mittelabruf. Zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. führte sie aus, dass die Forderungen zum Teil rechtlich nicht umsetzbar seien. Sie sprach sich noch einmal für eine Fonds-Lösung aus, wie sie in ihrem Antrag beschrieben sei. Diese Lösung biete auch die Möglichkeit, ausländische Hersteller einzubeziehen, ein Punkt, zu dem man von den anderen Fraktionen noch keine Vorschläge vernommen habe. Der von ihr empfohlene Fitness-Check sei bereits in der EU-Richtlinie als Prüfung der Verhältnismäßigkeit angelegt. Im Hinblick darauf, dass es gegen eine Vielzahl von Mitgliedstaaten der EU Vertragsverletzungsverfahren in Bezug auf die Umsetzung der Regelungen zur Luftreinhaltung gebe, plädiere man unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten für eine Verschiebung um einen geringfügigen Zeitraum, da alle Maßnahmen, die ergriffen würden, einen hohen volkswirtschaftlichen Aufwand bedeuteten. Man wolle die Grenzwerte nicht ändern, sondern lediglich deren Umsetzung etwas verschieben. Das sei sinnvoll und pragmatisch. Bei den Messstellen gebe es schon ein Problem im Hinblick auf die Vergleichbarkeit. Sie verweise auf aktuelle Medienberichte zu Vergleichen im internationalen Maßstab. Zudem werde ein in der BImSchV in Bezug auf die Messstellen vorgesehener Spielraum nicht ausgenutzt, wenn etwa in Berlin in der Nähe des Flughafens oder in Hamburg in Hafennähe Fahrverbote vorgesehen würden. Da müsse man die Frage stellen, ob in diesen Fällen richtig gemessen werde. Sie sehe ihre Anträge daher als pragmatische Lösungsvorschläge an, während man von der großen Koalition noch nichts gehört habe, was Fahrverbote verhindern werde.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kritisierte, die Anträge der Fraktion der FDP ließen den Eindruck zu, als wolle man den Straßenverkehr unter dem Deckmantel der Nachhaltigkeit aus seiner Verantwortung für die Luftreinhaltung entlassen. Zu dem dort enthaltenen Vorschlag, Messstationen zu verlagern, sei zu sagen, dass die Luft insgesamt nicht sauberer werde, wenn die Messstationen nur noch in Parks stünden. Die DUH habe mit ihren mobilen Messungen gerade belegt, dass die Werte an den Straßen sehr hoch seien, gerade in Höhen, bei denen Kinder betroffen seien. Nachhaltig sei es jedenfalls nicht, wenn man den Wert von Autos mit der Gesundheit von Menschen ins Verhältnis setze. Auch die dort geforderte Festlegung von Grenzwerten zur Luftreinhaltung aufgrund ökonomischer Kriterien zeige, dass der FDP die Gesundheit von Menschen nicht so viel wert sei. Es gebe zwar auch andere Emittenten von Stickoxiden, aber Diesel-PKW seien nun einmal für 70% der Emissionen verantwortlich. Als Lösung dieses Problems gebe es die Möglichkeit der Hardware-Nachrüstung, wie sie sie in ihrem Antrag fordere. Diese vermeide auch eine „kalte Enteignung“ der Eigentümer von Dieselfahrzeugen. Eine finanzielle Beteiligung der Halterinnen und Halter der Dieselfahrzeuge an den Kosten der Hardware-Nachrüstung, wie sie von der FDP gefordert werde, lehne sie ab, da diese nicht für die Situation verantwortlich seien. Die in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geäußerte Kritik an dem Sofortprogramm Saubere Luft teile sie. Man widerspreche allerdings der in diesem Antrag enthaltenen Forderung nach einer Lockerung der bestehenden Regelungen für neue Mobilitätsformen, da neue Untersuchungen darauf hindeuteten, dass Right-Sharing in den USA zu mehr Verkehr geführt habe, was auch für das Free-Floating CarSharing in Deutschland gelte. Für die eine oder andere Konstellation könne man darüber diskutieren, aber pauschal wolle man diese Forderung nicht mittragen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** warf die Frage auf, wie man eigentlich den Begriff „Sofort“ in dem Sofortprogramm Saubere Luft verstehen solle, wenn dieses bis zum Jahr 2022 gestreckt sei und bislang auch aufgrund der bürokratischen Hürden kaum Mittel abgeflossen seien. Sie stellte klar, eine Forderung nach einer Änderung des Personenbeförderungsgesetzes sehe ihr Antrag nicht vor. In jedem Fall wolle sie keine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, in dem Sinne, wie sich das Uber vorstelle. Man solle aber über neue Mobilitätsformen in Ergänzung zu bestehenden ÖPNV-Systemen sprechen, um mehr Mobilität im ländlichen Bereich oder in Stadtrandlage bzw. zu Tagesrandzeiten zu erreichen. Sie kündigte an, dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. zuzustimmen. Bei dem Antrag der FDP zur Umrüstung werde man sich enthalten, weil dieser eine Beteiligung der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sowie der Kommunen nicht ausschließe. Den Antrag der FDP, der das Messverfahren betreffe, sowie den Antrag der AfD werde man ablehnen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Antrag auf Drucksache 19/4542 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt. Den Antrag auf Drucksache 19/1695 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der

FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD hat er den Antrag auf Drucksache 19/4534 abgelehnt. Den Antrag auf Drucksache 19/1360 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt, den Antrag auf Drucksache 19/4380 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Berlin, den 8. November 2018

Arno Klare
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.